

УДК 94(571.150-25)

ББК 63.3(2Рос-4Алт)51

Траектории рудовозных трактов от Колыванского завода и Змеиногорского рудника до Барнаула в середине XVIII в.

Л.Г. Зайцева

Алтайский государственный университет (Барнаул, Россия)

The Ore-Carrying Tracts Trajectories from the Kolyvan Plant and the Zmeinogorsky Mine to Barnaul in the Middle of the 18th Century

L.G. Zaytseva

Altai State University (Barnaul, Russia)

В статье освещены характер и ведущие факторы эволюции траекторий рудовозных дорог и путей от Колыванского завода и Змеиногорского рудника до Барнаула в середине XVIII в. На основе делопроизводительной документации и картографических материалов проанализированы сухопутные маршруты, использовавшиеся в производственных целях. К середине столетия коммуникации, прокладывавшиеся для обеспечения нужд промышленных предприятий, стали доминирующими в формирующейся дорожной системе региона. Ключевыми факторами, влиявшими на выбор направлений грузоперевозок, становились протяженность пути, наличие поселений, леса и покосов, количество и уровень сложности переправ через реки, болотистые места, овраги. Автор приходит к выводу, что, в отличие от первых лет кабинетского управления Алтайским металлургическим комплексом, к концу 1750-х гг. транспортные маршруты определялись на основе сети уже существовавших проселочных дорог. В действиях колывано-воскресенской администрации по изысканию рудовозных трактов в середине XVIII в. существовали две тенденции, обусловленные стремлением удешевить перевозки: спрямление путей и выбор траекторий с минимальным количеством речных переправ.

Ключевые слова: пути сообщения, транспортная система, дороги, рудовозные тракты, Колывано-Воскресенский горный округ, П. Старцов, И. Денисов.

DOI: 10.14258/izvasu(2023)6-04

Административные преобразования 1740-х гг. на Алтае, имевшие результатом переход Колывано-Воскресенского ведомства под управление императорского Кабинета, поставили обновленное горнозаводское руководство перед необходимостью решения ряда

The article describes nature and leading factors in the evolution of the ore-carrying tracks from the Kolyvan plant and the Zmeinogorsk mine to Barnaul in the middle of the 18th century. The research is based on office documentation and cartographic materials and analyzes land routes used for production purposes. By the middle of the century, communications made to take care of industrial enterprises needs became dominant in the emerging road system of the region. The main factors determining the choice of cargo transportation directions were the length of the route, the presence of settlements, forests and mowing, the number and level of difficulty of river crossings, marshy places, ravines. The author comes to the conclusion that by the end of the 1750s transport routes were determined on the basis of a network of existing country roads, unlike the first years of cabinet management of the Altai metallurgical complex. In the middle of the 18th century two trends on the exploration of ore-carrying tracts coexisted in the actions of the Kolyvano-Voskresenskaya administration: the straightening of paths and the choice of trajectories with a minimum number of river crossings.

Keywords: communication routes, transport system, ore-carrying tracts, Kolyvano-Voskresensky mountain district, P. Startsov, I. Denisov.

управленческих и производственно-логистических проблем, одной из которых была доставка руд и полуфабриката из районов добычи на плавильные предприятия. Перемещение ядра металлургического комплекса из Алее-Чарышского междуречья в Приобье, связан-

ное с введением в эксплуатацию Барнаульского завода, требовало перестройки структуры транспортных коммуникаций, что осложнялось отсутствием сформированной системы сообщений. Именно обеспечивавшие функционирование промышленных предприятий пути стали ключевым элементом складывавшейся дорожной сети региона.

В специальной литературе вопрос формирования рудовозных траекторий горного округа освещен в недостаточной степени. Ю.С. Булыгиным акцент сделан на связи расположения ведущих дорог с внутренними крестьянскими миграциями [1; 2]. В.А. Кароннов касается отдельных аспектов развития трактов, в частности, отмечает значимость путевых журналов начальников алтайских заводов для реконструкции основных сухопутных магистралей [3]. Попытка общей характеристики путей сообщения Алтая в XVIII в. представлена в исследовании А.А. Малолетко. Автор анализирует дорожную систему региона с точки зрения влияния ландшафтных и климатических условий местности, отмечает большее удобство степной зоны (по сравнению с лесной) для прокладки колесных дорог [4]. Достижения предшественников в изучении транспортной сети Алтая XVIII в. объединила коллективная монография А.Н. Дунца, В.В. Исаева и др. [5].

Таким образом, на сегодняшний день в историографии нашли отражение изыскания путей перевозки руды в междуречье Чарыша и Алея середины XVIII столетия, однако для составления целостной картины развития системы производственных сообщений Колывано-Воскресенского горного округа необходимо рассмотрение и иных, менее изученных сюжетов. В этой связи целью данной публикации является прослеживание характера и выявление основных факторов эволюции траекторий рудовозных дорог и путей от Колыванского завода и Змеиногорского рудника до Барнаула в середине XVIII в.

В результате начавшейся в середине 1740-х гг. переориентации магистральных направлений в региональной структуре путей сообщения «Демидовский» тракт, соединявший промышленные предприятия предгорий с Обью, на отдельных участках потерял свою актуальность. Однако возникшие в предшествовавший период станцы в степных районах южнее реки Барнаулки (Парфеновский, Савинский) и у переправ через реки (д. Кашина и Урюпина на Алее, Карпова на Чарыше) продолжали функционировать как основные пункты рудовозного маршрута. Эти поселения упомянуты в журнале поездки А.В. Беэра и А.И. Порошина, двигавшихся в 1748 г. от Барнаула вдоль ленточного бора до пересечения с прежним трактом у д. Барнаульской, затем на юг через зимовья Озерки, Савино, д. Кашину, Тугозвонуву, Карпову в Колыванский завод [6, л. 22–22 об.].

Резко активизировавшаяся после визита генерал-майора А.В. Беэра разработка месторождений в верхнем бассейне Алея [7, с. 133–134] требовала повышения объемов и скорости доставки ресурсов. Колыванский завод и Змеевский рудник были связаны дорогой, пересекавшей Колыванский хребет, верховья Корбалихи и Локтевки. Сложный ландшафт делал невозможным быстрое передвижение грузов по этому маршруту. П.С. Паллас отмечал, что в 1770-х гг. траектория оставалась «весьма неудобопроежжаема, поелику частью должно было ехать по дикому хребту, где принуждены даже были на некоторых местах ломать камни, дабы проехать было можно» [8, с. 323]. Постройка рудообогатительной фабрики при Змеевском руднике в 1748 г. позволила снизить количество перевозимой на Колыванский и Барнаульский заводы пустой породы, однако транспортная система не могла эффективно реагировать на повышение масштабов производства. Так, в 1749 г. добыча руды превысила объемы перевозок, в результате чего на руднике скопились большие массы сырья [7, с. 135; 9, с. 56].

Особый интерес у горнозаводской администрации вызывала идея речных сообщений, традиционных для европейской части России. В демидовский период функционировали отдельные пристани на Чарыше, однако из-за обмеления участка реки к 1747 г. п. Первочарышская пристань потеряла свое значение, что потребовало изменения сухопутных маршрутов [2, с. 13; 9, с. 55]. В качестве подходящих для сплава руды рассматривались Алей и Чарыш. В рамках этого проекта в мае 1749 г. прапорщиком геодезии П. Старцовым была исследована местность от Змеевского рудника до д. Шипуновой с целью отыскать «способность возить руды и протчее до реки Алея и назначит дорогу» [10, л. 172]. Из четырех вариантов [4, с. 39–41] был выделен ранее использовавшийся маршрут от рудника через «Горновой камень» (вероятно, в окрестностях совр. с. Горновка Курьинского района Алтайского края) вниз по реке Локтевке и далее к д. Шипуновой, который «к воске руд и протчаго способнее, понеже по Локтевке лесу и воды... есть довольно» [10, л. 172 об.]. Однако на чертеже, составленном по итогам изысканий, указано, что вдоль этого пути «кроме речки Лохтевки лесу не имеетца», поэтому наиболее выгодной обозначена дорога через «Горновой камень», р. Поперечную «степью до реки Алея и до урочища... Красного Яру», применимая для транспортировки только в случае, если «исправить в речках взвозы и... нагатить гати, и наместить мосты» [10, л. 172 об.; 11].

Сомнительная пригодность обнаруженных вариантов дорожного сообщения подтолкнула П. Старцова к осмотру другого направления: от Змеевского рудника через «Горновой камень» до Чарыша. Маршрут, по мнению геодезиста, стал

бы короче при смещении его к востоку, что позволило бы спрямить траекторию [10, л. 172 об.]. В случае обустройства вдоль пути поселений дорога могла функционировать круглый год, тогда как варианты транспортировки к Алею — лишь в теплые месяцы [4, с. 13–14]. В отличие от севера Сибири и европейской части России, где, по словам И.Г. Ренованца, зима «провоз только облегчает», на Алтае из-за частых буранов «нелегко согласится извозчик зимою везти руду», и основные объемы груза доставлялись с мая по октябрь [12, с. 288–289, 291–295]. На основе полученных сведений П. Старцов выявил две возможные траектории рудовозных дорог к Чарышу (по правому берегу Локтевки к ее устью) и Алею (вниз по левобережью Локтевки, затем на запад к д. Шипуновой) [13]. Первым маршрутом, более удобным для транспортировки руд, чем дорога к Алею, в 1750 г. проехал в Змеевский рудник А.В. Беэр, на участке от Барнаула до д. Кашиной повторив путь 1748 г. [4, с. 46; 14, л. 8–10].

Постепенное снижение роли Кольванского завода в алтайском производственном комплексе, намерение горной канцелярии приостановить его в связи с истощением лесов привели к переориентации внимания на Приобье, где планировалось строительство новых предприятий [15, с. 66–67]. В 1752 г. с введением в действие второй рудообогатительной фабрики при Змеевском руднике [7, с. 136] основные объемы грузопотока округа были окончательно перенесены на дорогу Змеиногорск — Барнаул. Стремление к оптимизации доставки плавильного сырья вынуждало продолжать поиск менее протяженных направлений. В 1752 г. П. Старцов исследовал маршрут от д. Кашиной до Змеевского рудника «прямо степью», пролежавший мимо реки Поперечной, не затрагивая д. Усть-Локтевку, к местности «Озерки», затем вдоль озера Кольванского к реке Секисовке и далее к руднику [16, л. 227–227 об.]. Особенности ландшафта не позволили проложить здесь произвольные траектории. В результате рудовозный тракт был спрямлен только на южном участке и прошел через реку Корбалиху и ее притоки к Густокашину зимовью на реке Секисовке (позже — к зимовью С. Фарафонова, куда в 1763 г. перенесена д. Кольванская) [17; 18, с. 168; 19].

Неэффективность привязки транспортных магистралей к Алею заставила заводское начальство сконцентрировать внимание на Чарыше. Обмеление его русла не допускало долговременного сохранения пристаней на одном месте, следовательно, стабильных рудовозных траекторий. В 1750 г. И.И. Ползуновым были исследованы окрестности д. Тугозвоновой, где планировалось учредить новую пристань (вместо Первочарышской) [2, с. 13; 4, с. 47–48; 5, с. 13]. За основу итогового проекта транспортных коммуникаций от Змеевского рудника к Чарышу были взяты сведе-

ния П. Старцова, предложенный им путь предполагалось продлить по левобережью до «Красного яру» [20; 21, с. 173–174].

Уже через несколько лет Красноярская пристань стала использоваться значительно реже расположенной ниже по течению Кабановской. В 1753 г. для изыскания кратчайшей дороги от Змеевского рудника был направлен унтер-шихтмейстер И. Денисов, предложивший четыре варианта маршрута перевозки. Пригодным для круглогодичного использования был признан проходивший через зимовья Густокашино, Белково, д. Усть-Локтевку и д. Тугозвонovu, где была учреждена паромная переправа [4, с. 49–52].

К концу десятилетия для обеспечения прохода судов большей грузоподъемности потребовалось обустройство пристани в нижнем течении Чарыша [4, с. 53]. В 1758 г. И. Денисов обследовал путь от рудника до д. Красноярской** с целью «дорогу верно измерять и... описать колико будет логов, речек, болотных мест, и сколько где мостов востребуется сделать». Помимо этого, требовалось определить маршруты до низовьев Чарыша из Кольванского завода и Чагырского рудника [22, л. 16–16 об.]. В итоге изысканий удалось выявить два наиболее подходящих направления для подвоза руд к Чарышу: 1) утвержденный в 1753 г. тракт от Змеиногорска до старой Красноярской пристани и далее вниз по левобережью; 2) действующая дорога от Змеевского рудника через д. Локтевскую и Озерки до Кабановой [17]. Необходимость возведения на отрезке между старой и новой Красноярскими пристанями шести мостов и устройства зимовья побудила И. Денисова рекомендовать сезонный режим использования трактов: дороге через д. Усть-Локтевскую «особливо в летнее время быть способно», чтобы «избежать» перевозки через Чарыш [22, л. 16–17], зимой же было выгоднее доставлять руду к Кабановской пристани [22, л. 17]. Аналогичный подход предлагался и для транспортировки грузов с Кольванского завода и Чагырского рудника [22, л. 17–17 об.]. Подобная вариативность маршрутов отвечала условиям резко континентального климата и гидрологической специфике местности.

В 1750-е гг. претерпел значительные изменения северный участок рудовозного тракта, от излучины Чарыша до Барнаула. Активное заселение Верхнего Приобья позволило подобрать альтернативы прежнему направлению Барнаул — Барнаульская — Парфеново — Кашина. Уже в 1752 г. путь И.С. Христиани в Кольванский завод пролегал вначале вверх по Оби через д. Шадрину и Калманку, затем вдоль Алея мимо Чистюньки, Урюпиной к Кашиной, откуда проходил через Тугозвонovu и Карпову в Кольванский завод [16, л. 83–85]. К этому времени маршрут уже использовался для перевозки руды, местные крестьяне жаловались начальнику заводов на поведение сопро-

* В среднем течении Локтевки.

** В нижнем течении Чарыша.

вождавших рудные обозы драгунских и казачьих конвоев, «безденежно, а потому насилно» бравших на станцах сено и дрова, нарушавших порядок смены подвод и очередность гоньбы [16, л. 84–85].

Помимо борьбы с подобными нарушениями, особого правового сопровождения требовало обслуживание трактов, в частности, установка дорожных столбов. В 1759 г. капрап Батурич докладывал, что «ставленные в прошлом году вежи проезжающих... с рудой разного звания обыватели те... вежи из земли вынимают и рубят в дрова для варения каш», после чего горная канцелярия под угрозой сурового наказания запретила населению уничтожать путевые ориентиры [23, л. 608–609].

Нередко инициативы занятых подводной гоньбой жителей вносили коррективы в используемые маршруты. Это касалось устройства дополнительных или переноса на более удобные места существующих станцев [16, л. 83 об.], изменений траекторий из-за распутицы. Например, в начале лета 1757 г. крестьяне «обьскали» объезд на отрезке между деревнями Кашиной и Панюшевой, а «старую дорогу перерыли и по ней ездят всем запретили» [24, л. 179–179 об.].

К 1760 г. для перевозок руды использовались два основных направления: 1) Колыванский завод — Качегарово зимовье — д. Озерская — Тугозвонная — Кашина; 2) Колыванский завод — низовья Локтевки — д. Кашина. В Кашиной эти траектории соединялись и далее шли через Панюшеву, Чистюньку, Калманскую, Шадрину в Барнаул. Первый вариант пути имел три паромные переправы, второй предполагал только одну [25, л. 21].

Для бесперебойного передвижения подвод паромщики были обязаны «при перевозках быть всегда безотлучно, ибо они за то из казны плату получают» [25, л. 19]. Это делало короткий маршрут более дорогостоящим, и горное начальство вскоре переложило тяжесть обслуживания речных переправ на ямщиков, которые, однако, не имели возможности одновременно гонять подводы и находиться у паромов. В 1760 г. Колыванская заводская контора была вынуждена констатировать, что «с роштем колыванские обыватели и другие люди летом

более ездят степною чрез Лохтевскую речку дорогою, ибо по оной, кроме Калманки, нигде перевозов не имеетца». Подсчет издержек показал, что содержание чарышских паромов — это «явной и напрасной казенной убыток». Горная канцелярия поддержала предложение сделать проезд из Колыванского завода в Барнаул «тою степною дорогою» и распорядилась отменить казенные паромы в Озерках и Тугозвонной. Обозы с рудой теперь направлялись через Усть-Локтевку [25, л. 22–23 об.].

Поскольку водная транспортировка грузов в силу сезонности и сложности использования рек для судоходства не могла полностью обеспечить потребности производства, гужевые перевозки не теряли своей актуальности, будучи, кроме того, самым дешевым видом конных работ [26, с. 183]. Как отмечал П.С. Паллас, затраты на сухопутную доставку руды полностью покрывались доходом от выплавки металлов [8, с. 376].

К началу 1760-х гг. наметилась некоторая стабилизация ключевых рудовозных направлений между Змеиногорским рудником, Колыванским и Барнаульским заводами. На выбор маршрутов влияло несколько ведущих факторов: 1) протяженность пути; 2) наличие поселений; 3) наличие леса и покосов; 4) количество и сложность переправ через реки, болотистые места, овраги [4, с. 38–39, 41–42]. Кроме того, немаловажным было наличие пригодной для питья воды и степень гористости ландшафта. В отличие от первых лет кабинетского управления Алтайскими заводами, транспортные траектории к концу 1750-х гг. в большинстве случаев уже не прокладывались по произвольным направлениям, а определялись на основе сети существовавших проселочных дорог. В действиях колывано-воскресенской администрации по изысканию рудовозных трактов в середине XVIII в. заметно сосуществование двух тенденций, обусловленных стремлением удешевить перевозки: уменьшение протяженности путей и выбор дорог с минимальным количеством речных переправ. Синтез этих подходов определял выбор маршрутов следования.

Библиографический список:

1. Булыгин Ю.С. Первые крестьяне на Алтае. Барнаул, 1974.
2. Булыгин Ю.С. Пути-дороги Алтая в XVIII в. // Алтайский сборник. Вып. 20. Барнаул, 2000.
3. Кароннов В.А. Путевые дневники начальников Колывано-Воскресенских заводов как источник по истории дорожной сети в XVIII в. // Ломоносовские чтения на Алтае. Барнаул, 2015.
4. Малолетко А.А. Алтайский горный округ в XVIII в. (транспортные системы). Томск, 2015.
5. Дунец А.Н., Исаев В.В., Рыгалова М.В., Колокольцев М.Г. Дороги Алтайского края: от первых верст до наших дней. Барнаул, 2017.
6. Государственный архив Алтайского края (ГААК). Ф. 1. Оп. 1. Д. 49.

7. Моисеев В.А. Змеиногорский рудник во второй половине XVIII в. // Серебряный венец России (Очерки истории Змеиногорска). Барнаул, 1999.
8. Паллас П.С. Путешествие по разным провинциям Российского Государства. Ч. 2. Кн. 2. СПб., 1786.
9. Кароннов В.А. Водные пути перевозки руды в Кольвано-Воскресенском горном ведомстве в XVIII в. // Актуальные проблемы исторических исследований: взгляд молодых ученых. Новосибирск, 2011.
10. ГААК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 29.
11. ГААК. Ф. 50. Оп. 21. Д. 936а.
12. Ренованц И.М. Минералогические, географические и другие смешанные известия о Алтайских горах, принадлежащих к Российскому владению. СПб., 1792.
13. ГААК. Ф. 50. Оп. 21. Д. 936б.
14. ГААК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 95.
15. Ведерников В.В. Кабинетская цветная металлургия Сибири в XVIII — первой половине XIX в. Барнаул, 2012.
16. ГААК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 130.
17. ГААК. Ф. 50. Оп. 21. Д. 937.
18. Малолетко А.А. Изыскание шихтмейстером Иваном Денисовым тракта от Змеевского рудника до Кабановской пристани (1753 г.) // Вестник ТГУ. № 334. 2010.
19. ГААК. Ф. 50. Оп. 18. Д. 64.
20. ГААК. Ф. 50. Оп. 21. Д. 936.
21. Кислицын В.Н. Дорожная карта И.И. Ползунова // Ползуновский альманах. 2009. № 3, т. 1.
22. ГААК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 259.
23. ГААК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 129.
24. ГААК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 172.
25. ГААК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 396.
26. Кароннов В.А., Старовойтова А.Л. Вольнонаемная транспортировка плавильного сырья приписным населением Алтая в XVIII в. // История и краеведение Западной Сибири: проблемы и перспективы изучения. Ишим, 2013.